

MANUEL D'UTILISATION DU CCBL1





Table des Matières

Bienvenue chez Castaway Boats!

Félicitations pour votre achat du bateau Castaway Modèle CCBL1.

Créé par et pour les amoureux du plein air, votre bateau a été conçu pour répondre aux exigences des chasseurs, pêcheurs, conducteurs de quads et campeurs de tous poils.

Testé dans le nord du Canada, le CCBL1 facilite l'accès aux zones éloignées.

Notre mission est de s'assurer que chaque produit est conforme aux plus hauts standards de qualité et que vous, en qualité de client, soyez satisfait des produits Castaway tout autant que du service proposé par nos représentants.

Votre avis nous intéresse. Si vous avez des questions ou des suggestions, merci de nous contacter en consultant notre site web à l'adresse suivante; www.castawayboats.com

Veuillez prendre le temps de lire votre manuel. L'information que vous y trouverez vous permettra de vous familiariser avec les capacités et les limites de votre CCBL1 et vous aidera a l'apprécier en toute sécurité.

Merci d'avoir choisi les bateaux Castaway. Nous avons hâte de prendre part à vos aventures..

Bon vent!

L'équipe Castaway.

Clause de responsabilité

Ce manuel contient des informations importantes concernant l'assemblage, l'utilisation et l'entretien de votre bateau. Des informations concernant la sécurité vous seront dispensées tout au long de ce manuel. Merci d'attacher une attention particulière aux informations accompagnées d'un symbole relatif à la sécurité.

Les PRECAUTIONS D'USAGE présentées dans ce manuel vous aideront à identifier des dangers potentiels qui peuvent entraîner LA DESTRUCTION DE VOTRE BATEAU, DES BLESSURES , VOIRE LA MORT SI vous choisissez de ne pas y prêter attention. Il est cependant de votre responsabilité personnelle de vous assurer que vous comprenez les lois et les pratiques requises afin de manoeuvrer votre bateau de manière sécuritaire sur et hors de l'eau.

Bien que la majorité des lois concernant les pratiques de navigation soient similaires au Canada et aux Etats-Unis, il peut exister des différences d'un Etat ou d'une province à l'autre.

Des informations supplémentaires concernant la sécurité qui ne sont pas abordées dans ce manuel sont cependant disponibles dans de nombreuses autres ressources que l'utilisateur peut souhaiter consulter..

Il est de la responsabilité de chaque navigateur de connaître et de COMPRENDRE LA LOI applicable dans la zone où il navigue. LES CONTREVENANTS S'EXPOSENT A DES AMENDES ET/OU DES PENALITES.

Il est enfin indispensable que le capitaine et ses passagers fassent preuve de vigilance afin que leur sortie reste pleinement appréciable.

Le CCBL1 est un bateau multifonctions conçu pour atteindre les zones reculées. Il a été testé en eau douce, sans courant violent et dans de bonnes conditions météorologiques. L'utilisation de ce produit dans des zones à fort courant ou dans des rapides n'est pas recommandée.

L'utilisation de ce bateau dans des conditions autres que celles recommandées par le fabricant risque de mettre en danger l'opérateur ainsi que ses passagers.

Ce modèle de bateau est construit en plastique polyethylène adapté pour un usage en eau douce et salée. La corrosion des parties métalliques est cependant accélérée en cas de contact avec l'eau salée. Rincez et séchez systématiquement ces parties avant la mise en cale sèche.

Castaway Ventures Ltd. et sa division nautique Castaway Boats n'ont ni le pouvoir ni la responsabilité d'obliger le propriétaire à se conformer aux recommendations émises dans ce manuel.



Certifications et spécifications

Certifications

Transport Canada

L'indicateur de capacité de Transport Canada apposé sur ce bateau confirme que la construction de ces embarcations s'est effectuée en conformité avec les Normes de construction des Petits Bateaux TP1332 F.

NOTE

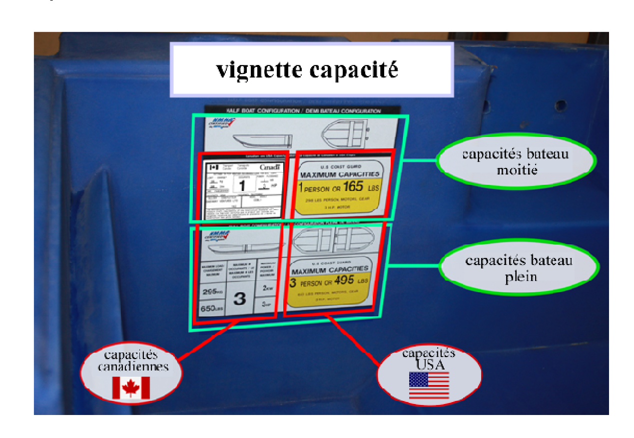
Suivant les définitions données par Transport Canada, la configuration en bateau complet du modèle CCBL1 range celui-ci dans la classe des demi-bateaux comportant une extension (le deuxième demi-bateau). C'est dans cette optique, et en conformité avec toutes les normes de construction applicables, que les Bateaux Castaway ont utilisé les mêmes bases de calcul soumises à Transport Canada pour déterminer les capacités d'une configuration en bateau complet et classifier le bateau en conséquence.

National Marine Manufacturers Association (NMMA)

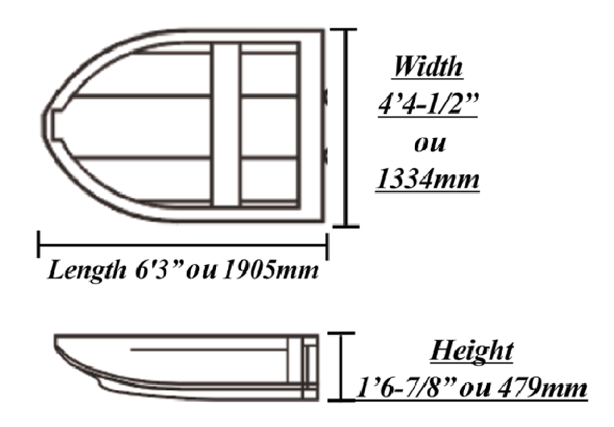
La certification NNMA montre que le bateau CCBL1 en configuration de demi-bateau aussi bien qu'en bateau complet est en conformité avec les règlementations fédérales des Etats-Unis ainsi qu'avec les normes et pratiques recommandées par l'American Boat and Yacht Council (ABYC).

Spécifications

Chaque demi-bateau comporte un indicateur de capacité à l'intérieur de la coque, dans sa partie arrière droite. Les capacités sont indiquées pour les 2 configurations, demi-bateau et bateau complet, et reprennent les spécifications canadiennes et américaines. Le dépassement de ces capacités constitue une violation des règlementations. N'embarquez pas plus de poids ou de passagers que les indicateurs de capacité spécifient.



Dimensions-Demi-bateau

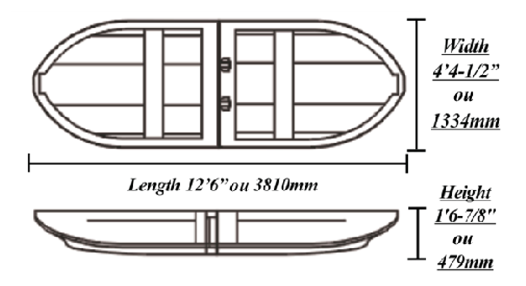


Largeur: 4 pieds et 4 1/2 pouces (1334 mm)

Longueur: 6 pieds et 3 pouces (1905 mm)

Profondeur: 1 pied et 6 7/8 de pouce (479 mm)

Dimensions-Bateau complet



Largeur: 4 pieds et 4 1/2 pouces (1334 mm)

Longueur: 12 pieds et 6 pouces (3810 mm)

Profondeur: 1 pied et 6 7/8 de pouce (479 mm)

Le CCBL1 est construit en plastique polyéthylène. Il est rempli de mousse afin de répondre aux normes de construction en matière de flotabilité et afin de proposer un excellent renforcement structurel qui augmente la durée de vie de votre embarcation.

Chaque DEMI-BATEAU est équipé comme suit:

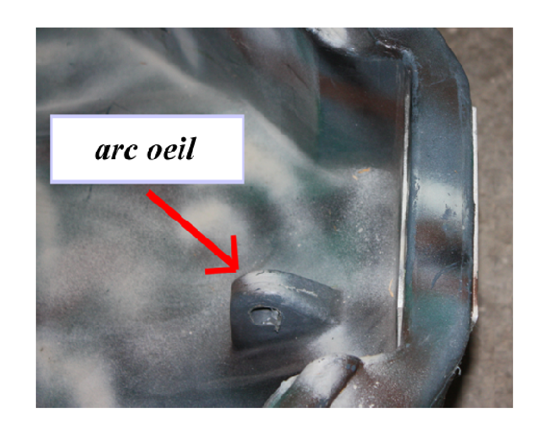
-une plaque de fixation pour le moteur, située en poupe (à l'arrière) pour la configuration en demi-bateau.

-une plaque de fixation pour le moteur à l'avant du bateau qui s'utilise UNIQUEMENT POUR LA CONFIGURATION EN BATEAU COMPLET.

-des poignées situées au milieu du cockpit sur la paroi intérieure.

-une bavette résistante aux intempéries permettant d'assembler les 2 demi-bateaux afin de les transformer en conteneur.

Filoir d'écoute



Configuration de bateau complet :

-Placement des attaches
-Verrouillage de la came
-Fixation pour moteur



Numéro d'identification de la coque (NIC)



PANNEAUX D'INDICATION DE DANGER:
DANGER, WARNING, CAUTION et NOTICE

Dans ce manuel ainsi que dans votre embarcation vous remarquerez la présence des symboles . DANGER, WARNING… qui indiquent les dangers potentiels.

Les avertissements suivent les standards dictés par l'ANSI (American National Standards Institute). La liste ci-dessous donne la signification de chacun de ces symboles tels que définis dans le document Z535.5 Safety Tags and Barricade Tapes (relatif aux dangers temporaires).

- **Danger: Indique une situation périlleuse qui, si elle ne peut être évitée, entraînera un décès ou de graves blessures. Ce panneau doit être réservé aux situations les plus extrêmes. Le signe DANGER ne doit pas être utilisé pour les risques de dommage matériel, sauf si ceux-ci entraînent également des risques corporels majeurs.**



- **Warning: Indique une situation périlleuse qui, si elle ne peut étre évitée, pourrait entraîner un décès ou de graves blessures. Le signe WARNING ne doit pas être utilisé pour les risques de dommage matériel, sauf si ces risques peuvent également entraîner des risques corporels majeurs.**



- **Caution: Indique une situation périlleuse qui, si elle ne peut être évitée, pourrait entraîner des blessures légères ou modérées. Le signe CAUTION sans symbole d'alerte sécurité peut être utilisé pour prévenir des gestes non sécuritaires qui pourraient entraîner des dommages matériels uniquement.**



- **Notice: ce signe est le plus approprié pour indiquer des pratiques qui n'entraînent pas de dommages corporels. Le symbole d'alerte sécurité ne doit pas accompagner ce mot. Le mot CAUTION non accompagné du symbole d'alerte sécurité peut également étre utilisé pour un message n'impliquant pas de risque de dommage corporel.**



Incendie

et maîtrise d'incendie

Le feu est un danger, quelle que soit la situation, mais l'est encore plus sur un bateau ayant pris le large.
Soyez prêt.

Les réglementations exigent que tout opérateur s'assure d'avoir à bord un équipement de protection incendie adéquat. Ces réglementations n'expriment cependant que les normes minimales.
Un plan de sécurité adapté et une grande vigilance vous permettront de:

- Minimiser les risques d'incendie et réduire de manière considérable les dommages matériels ainsi que les risques de blessures ou de décès au cas où un incendie se déclarerait à bord.

Prévention des incendies; suggestions:

- Faites preuve d'extrême prudence en manipulant du carburant. Le gasoil est une substance très inflammable et explosive. Abstenez-vous de fumer et assurez-vous que la zone où vous remplissez votre réservoir est exempte de sources d'ignition .
- Vérifiez que vos contenants n'ont ni défaut ni fuite avant de les utiliser.
- Les fuites de carburant représentent un danger pour votre sécurité et pour l'environnement. En cas de fuite, identifiez la cause et si possible remédiez-y. Absorbez le liquide déversé au moyen de chiffons secs. Vous prendrez soin de les mettre au rebut tout en respectant les réglementations en vigueur..
- Veillez à la propreté de votre espace de travail et de détente. Les matériaux combustibles peuvent accidentellement créer un départ de feu. Un espace organisé minimise les risques d'accident.

Maîtrise des incendies

Extincteurs

Les extincteurs ont pour fonction d'éteindre de petits incendies. Le type d'extincteur à utiliser dépend à la fois de la taille de votre embarcation et du type de feu que vous risquez d'être amené à éteindre. Assurez-vous d'avoir l'extincteur adapté à votre situation.

TYPES:

A. Combustibles ordinaires- Feu démarrant avec du papier, carton, bois ou matériau de rembourrage. Extincteur de TYPE A.

B. Liquides combustibles et inflammables. – Feu démarrant avec du gasoil, de l'huile, de la graisse, de la peinture, des solvants ou d'autres liquides inflammables. Extincteur deTYPE B.

C. Equipement électrique.-Feu démarrant par du câblage, des fusibles, des matériaux conducteurs, des batteries d'autres sources d'origine électrique. Extincteur de TYPE C.

D. Métaux. Certains métaux comme le magnésium ou le sodium nécessitent un type d'extincteur à poudre sèche. Extincteur de TYPE D.

Les extincteurs peuvent renfermer de l'eau, des produits chimiques secs, de la mousse, du dioxyde de carbone ou être de type Halon. Tous ces types d'extincteur doivent avoir été approuvés par un laboratoire de tests reconnu au plan national.

Assurez-vous que votre extincteur est fonctionnel en suivant les recommandations du fabricant.

Voici certains signes qui peuvent indiquer que votre extincteur devrait être vérifié ou rechargé;

-Poignée manquante ou endommagée.
-La goupille est manquante ou le sceau maintenant la goupille en place est brisé.

- La flèche de la jauge de pression n'est pas dans la zone verte.
- Les étiquettes présentes sur l'extincteur indiquent qu'il est temps de le faire réviser.
-Tout autre dommage subi par l'extincteur.

Exigences minimales et recommandations

Le minimum

Les réglementations fédérales, provinciales et nationales imposent une liste comprenant l'équipement minimum que tout opérateur doit s'assurer d'avoir à bord avant de larguer les amarres. La taille de votre bateau et son usage (commercial ou de plaisance) imposent ces équipements minimum.

Votre CCBL 1 a été conçu pour la plaisance. C'est dans cette optique que nous avons sélectionné les instructions et avertissements présentés dans ce manuel. Ce guide ne reprend pas de manière exhaustive les réglementations nautiques et sécuritaires applicables dans chaque zone. Les règlementations sont fréquemment modifiées ou remises à jour. Chaque opérateur a la responsabilité de connaître les règlementations actuelles de la zone dans laquelle il navigue.

Vous trouverez ci-dessous la liste des équipements minimum exigés pour les embarcations de plaisance ne dépassant pas 6 mètres de longueur (ou 19'8'') tels que requis par la législation canadienne.

Equipement recommandé

Un navigateur responsable s'assurera que les conditions de navigation ou d'autre nature ne rendent pas son équipement inadapté. Ils'assurera que ces recommendations ne soient pas seulement suivies, mais dépassées et adaptées aux conditions rencontrées.

Lorsque vous préparez votre sortie sur l'eau, prenez l'habitude d'emporter avec vous de l'équipement supplémentaire. Cette précaution améliorera le niveau de sécurité mais aussi le niveau de confort de tous.

Prévoyez l'imprévisible..

Voici quelques équipements supplémentaires recommandés avant de prendre le large:

1. Une radio portable fonctionnant grace à des piles ou une station météo.
2. Trousse de premiers secours
3. Cartes de navigation
4. Boîte à outils
5. Vêtements de rechange et couverture à conserver dans un sac imperméable.
6. Nourriture et eau potable en supplément.
7. Couteau multi-fonctions.
8. Allumettes résistantes à l'eau ou briquet à auto-allumage.
9. Une ancre.
10. Bouée de secours à lancer par-dessus bord.
11. Boussole magnétique.
12. Fusées de détresse.
13. Protection solaire incluant chapeaux et écran solaire.

Capacités

Votre CCBL 1 a été évalué au Canada et aux Etats-Unis suivant des capacités de charge et des capacités électriques spécifiques. N'utilisez pas votre embarcation en dehors de ces limites.

Indications de capacité

Chaque demi-bateau est muni d'indicateurs de capacité placés à l'intérieur du cockpit, du côté arrière droit (tribord).

Un indicateur de capacité canadien indique la capacité électrique maximum ainsi que la charge maximum (occupants et

équipement) pour les deux configurations (demi-bateau et bateau complet).Ces évaluations sont en conformité avec les spécifications de Transport Canada telles que mentionnées dans le document TP1332E Standards de construction des petits vaisseaux.

Un indicateur de capacité émis par les garde-côtes américains s'y trouve également, indiquant la capacité électrique maximum et la charge maximum (occupants, équipement et moteur). Ces évaluations sont conformes aux exigences requises pour la certification par la NMMA (National Marine Manufacturers Association). Ces critères sont établis par l'ABYC (American Boat and Yachting Council).

Stabilité

Le CCBL 1 est une embarcation extrêmement stable qui reste cependant soumise aux lois de la physique.

Il est donc recommandé de toujours répartir équitablement la charge embarquée de manière à assurer une stabilité optimum de votre bateau.

NOTE

Placez les moteurs hors-bord dans la position appropriée adaptée à votre type de configuration.

DEMI-BATEAU:

- Le moteur doit être installé UNIQUEMENT SUR LA FIXATION ARRIERE.

BATEAU COMPLET:

- Peut être installé SUR LA FIXATION AVANT DE VOTRE CHOIX.
- Toutes les attaches doivent être en place et vérifiées avant de prendre le large .

Responsabilités de l'opérateur

Au Canada, l'opérateur est un propriétaire ou une personne en charge du bateau. Cette personne est responsable du bon état de l'appareil, de son utilisation et de la sécurité de tous à bord.

Familiarisez-vous avec les caractéristiques et les limites du bateau que vous utilisez. Revoyez et assurez-vous que vous comprenez les instructions données dans ce manuel ainsi que les mises en garde présentes sur le bateau.

Naviguez en conservant une attitude responsable et assurez-vous de connaître et de comprendre les règles de navigation applicables dans votre zone..

Vérifiez avant de prendre le large que vous avez à bord tous les équipements requis.

Vérifiez également la bonne condition de votre bateau avant de partir: assurez-vous qu'il n'y ait ni fissure ni trou ou tout autre défaut qui pourrait rendre la navigation dangereuse.

Au Canada comme dans de nombreux autres Etats, l'opérateur doit étre détenteur d'un permis.

Connaissez et respectez toutes les régulations provinciales, fédérales et nationales..

Soyez vigilant face à ces dangers potentiels: incendie, intempéries…

Navigation et Alcool

Naviguer sous influence; les opérateurs naviguant sous l'influence de substances alcoolisées ou narcotiques représentent un danger pour eux-mêmes, leurs passagers et tout autre usager des voies navigables.

Au Canada, manoeuvrer un bateau sous l'influence d'alcool et/ou de produits narcotiques constitue un délit selon le Code Criminel du Canada. Les contrevenants ayant un taux d'alcool dépassant 80 milligrammes pour 100 millilitres de sang se verront recevoir une amende et/ou une peine d'emprisonnement.

Dans de nombreuses provinces canadiennes ainsi que dans plusieurs Etats américains, la consommation d'alcool sur un bateau est strictement réglementée, y compris pour les passagers. Informez-vous au sujet de cette réglementation si vous en éprouvez la nécessité.

Terminologie maritime

Abattre-Ecarter sa route du lit du vent.

Abordage-Un navire manoeuvre pour s'amarrer bord à bord avec un autre afin de le prendre d'assaut.

Accoster-Placer un bâtiment le long d'un quai ou le long d'un autre navire.

Aides à la navigation-tout objet externe au bateau permettant d'aider à determiner sa position ou à repérer un itinéraire sécuritaire.

Alerte petites embarcations-Diffusée lorsque des vents de 20 à 33 noeuds ou des vagues de 3 à 6 mètres sont attendus.

Amarres-Chaînes ou cordages servant à tenir le bateau le long du quai.

Au vent-en direction d'où vient le vent.

Avis de coup de vent-bulletin d'avertissement émis par les autorités maritimes quant à l'existence ou la prévision de vent de 34 à 47 noeuds (62 à 86 kmh).

Avis de tempête-bulletin d'avertissement émis par les autorités maritimes quant à l'existence ou la prévision de vent de 48 à 63 noeuds (87 à 117kmh).

Bâbord-Partie du navire située à gauche d'un observateur placé sur le navire et qui regarde vers l'avant du navire.

Bateau à moteur-toute embarcation propulsée par un moteur.

Bateau à voile-toute embarcation propulsée par le vent, sans faire usage d'un moteur.

Brasse-Mesure de longueur pour les cordages,1m83, servant aussi à indiquer la profondeur de l'eau.

Coque- Ensemble de la membrure et du revêtement extérieur d'un bateau.

Défense-Tout objet suspendu contre le bord d'une embarcation pour préserver la muraille des chocs des quais ou de toute construction flottante.

Filoir d'écoute-Crochet situé à l'avant du navire, permettant d'y faire passer une corde.

Franc-bord-distance verticale entre la ligne de flottaison et le pont principal.

Maître bau-plus grande largeur du bateau.

Navire de plaisance- Tout navire utilisé à des seules fins de loisirs, et non à des fins lucratives.

Noeud-unité de vitesse. Un noeud correspond à un mille marin par heure, soit environ 1852 mètres par heure.

Pavois-partie prolongeant le bordé de coque au-dessus du pont.

Plat-bord-Latte de bois entourant le pont d'un navire.

Poupe- Partie arrière d'un navire.

Proue-Partie avant d'un navire.

Quille-pièce située à la partie inférieure d'une embarcation, dans le sens de la longueur, et qui sert à l'équilibrer.

Sillage-Trace qu'un navire laisse derrière lui à la surface de la mer.

Sous le vent-en direction opposée au vent.

Tirant d'eau-Quantité ou volume d'eau déplacé ou tiré par un navire; distance verticale entre la ligne de flottaison et la quille.

Tribord-Partie du navire située à droite d'un observateur placé sur le navire et qui regarde vers l'avant du navire.

Vents légers-Vents de moins de 12 noeuds (26kmh).

Vents modérés-Vents de 12 à 19 noeuds (27 à 35 kmh).

Vents violents-Vents de 20 à 33 noeuds (36 à 61 kmh).

Voie d'eau-Fissure ou ouverture accidentelle sur un navire.

Règles et règlementations nautiques

Les règlementations constituent un ensemble de lois créées et mises en place par les autorités locales, les gouvernements provinciaux, étatiques ou fédéraux.

Les règles de navigation au Canada et aux Etats-Unis, bien que similaires en bien des aspects, varient cependant parfois d'une province ou d'un Etat à un autre. Il est donc de la responsabilité de l'opérateur de connaître et de comprendre les lois qui s'appliquent dans la zone où il navigue. De nombreuses sources d'information sont disponibles afin de vous assurer que vous respectez les lois provinciales, fédérales et locales.

Les propriétaires et opérateurs de bateaux sont vivement encouragés à effectuer des recherches au sujet des règlementations applicables dans leur zone. Les sites proposés ci-dessous visent à vous assister dans vos recherches mais ne représentent pas forcément les législations de toutes les zones du Canada ou des Etats-unis:

Au Canada:

Garde-côtes du Canada

http://www.ccg-gcc.gc.ca/

SafeCanada.ca

http://www.safecanada.ca/link_e.asp?category=7&topic=54

Bureau de la Sécurité Maritime

http://www.tc.gc.ca/eng/marinesafety/debs-obs-menu-1362.htm

Police Montée Royale Canadienne

http://www.rcmp-grc.gc.ca/

Aux Etats-Unis:

Bureau américain des garde-côtes et de la Sécurité Maritime

http://www.uscgboating.org/

Conseil National de la Navigation Sécuritaire
http://www.safeboatingcouncil.org/



Tout manquement à ces règlementations pourrait donner lieu à des contraventions, pénalités et/ou peine d'emprisonnement.

Permis délivré à l'opérateur

Le Canada ainsi que de nombreux Etats américains exigent que l'opérateur ait passé avec succès un cours pour Opérateurs et qu'il ait obtenu un permis d'opérer un bateau avant d'être autorisé à naviguer. Tenez-vous informé sur les règlementations en vigueur dans votre région et assurez-vous d'avoir le niveau de formation et les certifications requis pour le bateau que vous opérez ainsi que pour la zone dans laquelle vous naviguez.

Règles de navigation

Les bateaux sur l'eau, tout comme les voitures sur la route, doivent suivre des règles précises qui doivent être reconnues et comprises afin d'éviter tout risque d'abordage.

Les règles de navigation dépendent de l'endroit où vous naviguez et des autorités officiant dans cette zone.

Ces règles, aussi connues sous le nom de "règles en cas de collision" apparaissent sur le site web de Transport Canada. Il est important de noter que même si ces règlementations sont fédérales, il peut également exister des variations au niveau local ou provincial que tout opérateur se doit de connaître avant de prendre le large.

Des différences peuvent aussi apparaître suivant que vous naviguez sur les cours d'eau intérieurs (où s'appliquent généralement les règlementations gouvernementales) ou en pleine mer (où s'appliquent généralement les lois internationales).

⚠WARNING

Le non-respect de ces règles de navigation peut entraîner des accidents causant des blessures sévères voire la mort.

L'opérateur doit en tout temps manoeuvrer son appareil de manière sécuritaire. Lorsqu'il s'agit d'un bateau de plaisance, toute mise en danger du public constitue un crime au regard de la loi. Les opérateurs sont non seulement responsables de leur embarcation, mais également de son sillage.

⚠CAUTION

Le manquement à ces règles de navigation pourrait donner lieu à des contraventions, pénalités et/ou à une potentielle peine d'emprisonnement.

L'information proposée ci-dessous correspond à l'usage standard du CCBL1 et ne constitue qu'une référence d'ordre général. Ce manuel n'a pas pour objectif de fournir une liste exhaustive des règles de navigation pour chaque type de bateau, chaque mode de propulsion ou pour une zone de navigation. Ce manuel vise principalement à couvrir les règles généralement suivies, les règlementations appliquées dans la majorité des régions et met l'accent sur celles s'appliquant à ce type particulier de bateau.

Les règles de navigation existent pour établir des pratiques de navigation sécuritaires et clarifier les règles de priorité lorsque deux embarcations se rencontrent sur un cours d'eau.

Priorité

L'embarcation qui bénéficie de la priorité conserve sa vitesse ainsi que sa trajectoire. L'embarcation non prioritaire laisse le droit de passage ou modifie sa trajectoire. Ces règles seront déterminées par plusieurs éléments..

1. Quel est le mode de propulsion des deux embarcations? Moteur? Voiles? Pagaies?

a.La règle communément appliquée est celle qui dit que l'embarcation la plus difficilement manoeuvrable est prioritaire.

Une fois qu'on a déterminé quelle embarcation est la plus manoeuvrable, ou si les deux embarcations sont aussi manoeuvrables l'une que l'autre, les opérateurs vont utiliser la direction suivie par chaque embarcation pour déterminer quelle embarcation sera prioritaire.

*NOTE: quelle que soit l'embarcation prioritaire, il incombe aux deux opérateurs de faire tout ce qui est possible afin d'éviter un abordage.

1.Trajectoire des embarcations.

Les règles de navigation divisent toute embarcation en trois secteurs distincts:

i.De la pointe de la proue à 112.5º tribord (droite). Zone VERTE.

ii. De la pointe de la proue à 112.5º babord (gauche). Zone ROUGE.

iii. La poupe du bateau comprend le tiers arrière de l'embarcation, partant des limites arrière des sections babord et tribord. Cette zone est BLANCHE.

a. Lorsque deux embarcations équipées de moteurs se rencontrent:

i. De front: lorsque deux bateaux à moteur se font face, les deux opérateurs doivent signaler leur présence par un signal sonore bref et modifier leur trajectoire vers tribord (droite).

ii. Dépassement: lorsqu'un bateau à moteur en approche un autre par l'arrière avec pour intention d'effectuer un dépassement, le bateau situé à l'avant doit prudemment maintenir sa trajectoire ainsi que sa vitesse. Le bateau arrière modifie sa trajectoire afin d'effectuer le dépassement du côté de son choix en s'assurant de laisser un écart substantiel entre les deux embarcations.

iii. Approche latérale: lorsque deux bateaux à moteur s'approchent latéralement, le bateau situé à tribord (droite) conserve sa trajectoire et sa vitesse car il est considéré comme bateau prioritaire, tandis que l'autre bateau doit s'assurer de modifier sa trajectoire et/ou sa vitesse afin de laisser un écart substantiel entre les deux embarcations.

a. Lorsqu'un bateau à moteur rencontre un bateau à voiles ou un bateau de pêche équipé de filets, le bateau à moteur doit laisser la priorité à l'autre embarcation. Le bateau à moteur doit également s'assurer de maintenir une distance de sécurité entre les deux embarcations en modifiant sa trajectoire et/ou sa vitesse si besoin est.

FEUX DE NAVIGATION

Les feux de navigation sont obligatoires en cas de navigation après le coucher du soleil et avant le lever du jour ainsi que dans toute zone où la visibilité est réduite.

Sachez reconnaître chaque feu et sa signification grâce à sa couleur et sa position relative aux autres feux sur le bateau.

FEUX:

BABORD-FEU ROUGE de la position 8 heures du côté gauche du bateau jusqu'à la position 12 heures à l'avant du bateau. Utilisé en cas de visibilité limitée ou réduite pour indiquer votre trajectoire aux autres embarcations lorsqu'elles arrivent sur votre gauche.

TRIBORD-FEU VERT de la position 4 heures du côté droit du bateau jusqu'à la position 12 heures à l'avant du bateau. Utilisé en cas de visibilité limitée ou réduite pour indiquer votre trajectoire aux autres embarcations lorsqu'elles arrivent par votre droite.

POUPE-FEU BLANC de la position 4 heures à la position 8 heures à l'arrière du bateau. Utilisé en cas de visibilité limitée ou réduite pour indiquer votre trajectoire aux autres embarcations lorsque celles-ci vous approchent par la poupe (arrière) du bateau.

FEU DE VIGIE sur les bateaux équipés de moteur (y compris les bateaux à voiles utilisant un moteur).

FEU PANORAMIQUE BLANC éclairant dans toutes les directions. Les embarcations de moins de 50 mètres doivent doivent diffuser un faisceau lumineux de 360º lorsqu'elles sont au mouillage.

Les bateaux à moteur de moins de 12 mètres peuvent utiliser un FEU PANORAMIQUE BLANC au lieu du feu de vigie, à condition que cette lumière panoramique soit située plus haut que les lumières latérales..

COMBINAISON DE FEUX lampe divisée en 3 sections, montée sur le mât d'une embarcation. Elle possède une lumière ROUGE de la position 8 heures à la position 12 heures, une lumière VERTE de la position 12 heures à la position 4 heures, et enfin une lumière BLANCHE de la position 4 heures à la position 8 heures.

FANAL pour les bateaux de moins de 7 mètres n'ayant pas de feux de navigation, ou les embarcations propulsées par des pagaies (sans alimentation électrique), une LANTERNE ou un FANAL doit être utilisé pour signaler leur présence lorsqu'ils naviguent dans l'obscurité ou lorsque les conditions de visibilité sont réduites.

FEU BLANC STROBOSCOPIQUE utilisé comme signal de détresse.

FEUX BLEUS sont utilisés par les autorités.

AIDES A LA NAVIGATION

Les aides à la navigation sont des outils n'appartenant pas à l'embarcation qui vont aider l'opérateur à naviguer de manière sécuritaire et à déterminer sa localisation.

D'après le Code Criminel du Canada, faire obstruction à ces aides à la navigation (y compris en les déplaçant, les modifiant ou en les dissimulant) constitue un délit.

Les Aides à la navigation incluent:

CARTES

Les cartes nautiques contiennent des informations très importantes sur les dangers liés à la navigation et les itinéraires sécuritaires. Plusieurs agences gouvernementales ont la responsabilité de mettre ces cartes à jour.

- AU CANADA -

Le Service Hydrographique Canadien a pour responsibilité d'effectuer des sondages et des mesures ainsi que de cartographier

les eaux canadiennes, que ce soit les cours d'eau intérieurs ou les zones côtières.

Les garde-côtes canadiens publient chaque mois des bulletins à l'attention des navigateurs. Ces bulletins contiennent des mises à jour des cartes maritimes et différentes publications. Vous pouvez accéder gratuitement à ces informations en vous rendant à l'adresse suivante: www.notmar.com .

-AUX ETATS-UNIS-

De nombreuses agences, parmi lesquelles le US Army Corps of Engineers, le National Ocean Service et le Defense Mapping Agency éditent des cartes et des publications que vous pourrez vous procurer dans les magasins specialisés.

BALISES

Une balise est un outil flottant qui peut avoir plusieurs fonctions. Les balises de navigation préviennent les navigateurs de certains dangers et leur indiquent les itinéraires les plus sécuritaires.

Dépendant de sa couleur, sa forme, les symboles et/ou lumières qui y figurent ainsi que des signaux sonores qu'elle peut émettre, une balise peut indiquer un danger, un itinéraire sécuritaire, des zones soumises à des restrictions, etc…

Les opérateurs ont la responsabilité de connaître et de comprendre la signification des balises situées dans leur zone de navigation.

Vous trouverez ci-dessous la description et l'utilisation des balises les plus courantes:

Marques latérales

Les marques latérales sont utilisées pour indiquer les itinéraires sécuritaires.

- Bouées babord: elles sont VERTES et indiquent un danger du côté gauche du cours d'eau (lorsque vous naviguez vers l'amont).
- Bouées tribord: elles sont ROUGES et indiquent un danger du côté droit du cours d'eau (lorsque vous naviguez vers l'amont).
- Bouées de bifurcation babord: elles sont VERTES avec une bande horizontale rouge en leur milieu. Elles indiquent une fourche sur le cours d'eau. Pour rester sur le bras d'eau principal, gardez cette bouée de votre côté babord lorsque vous naviguez vers l'amont.
- Bouées de bifurcation tribord: elles sont ROUGES avec une bande horizontale verte en leur milieu. Elles indiquent une fourche sur le cours d'eau. Pour rester sur le bras d'eau principal, gardez cette bouée de votre côté tribord lorsque vous naviguez vers l'amont.

Marques diurnes standard

Les marques diurnes standard sont des indicateurs fixes qui se trouvent sur terre ou sont érigés sur un poteau placé dans l'eau. Ces balises ne sont pas munies d'un système d'éclairage et ne sont donc visibles que durant le jour. Elles remplissent les mêmes fonctions que les bouées latérales et les bouées de bifurcation.

- Balises diurnes babord: elles sont représentées par un carré noir sur fond blanc et sont entourées sur leur bord extérieur par un carré vert réfléchissant
- Balises diurnes tribord: elles sont représentées par un triangle rouge sur fond blanc et sont entourées sur

leur bord extérieur par un triangle rouge réfléchissant.

- Balises diurnes de bifurcation babord: elles sont représentées par un carré vert sur fond blanc et sont entourées sur leur bord extérieur par un losange rouge réfléchissant.
- Balises diurnes de bifurcation tribord: elles sont représentées par un triangle rouge sur fond blanc et sont entourées sur leur bord extérieur par un losange rouge réfléchissant.

Marques de danger isolé

- Marques de danger isolé: elles sont NOIRES avec une bande horizontale rouge en leur milieu. Ces bouées sont placées sur un danger parfois invisible car immergé. Il est prudent de garder une distance de sécurité par rapport à ces bouées.

Marques de voies saines

- Ces bouées sont peintes verticalement, une moitié rouge, une moitié blanche. Ces bouées indiquent l'entrée d'un chenal ou d'une voie de transport. Elles indiquent que la zone est sécuritaire mais vous devez garder cette bouée à babord, quel que soit votre sens de navigation.

Marques cardinales

Ces bouées sont jaune et noir et indiquent l'itinéraire le plus sécuritaire.

- Les cardinales Nord ; leur moitié supérieure est NOIRE et leur moitié inférieure JAUNE. Vous y verrez 2 cônes noirs pointant vers le haut.
- Les cardinales Sud: leur moitié supérieure est JAUNE et leur moitié inférieure NOIRE. Vous y verrez 2 cônes noirs pointant vers le bas.
- Les cardinales Est sont NOIRES avec une bande horizontale JAUNE en leur milieu. Vous y verrez 2 cônes noirs pointant l'un vers le haut, l'autre vers le bas..
- Les cardinales Ouest sont JAUNES avec une bande horizontale NOIRE en leur milieu. Vous y verrez 2 cônes noirs pointant l'un vers l'autre.

Autres balises

Il existe beaucoup d'autres types de bouées et de balises. Balises d'amarrage, de plongée, d'information,etc… Informez-vous et soyez capable d'identifier les différents types de bouées et de balises que vous risquez de rencontrer dans votre zone de navigation.

Environnement

La protection de l'environnement nous concerne tous. Plus nous jouons un rôle actif dans cette protection lors de nos loisirs, plus nous maintenons un environnement sécuritaire pour les futurs visiteurs…et les générations futures.

Le bon sens nous guide pour déterminer ce qui est bon ou non pour l'environnement. Pour plus de clarté, les gouvernements prennent des mesures afin que les standards minimum pour la protection de l'environnement soient respectés. La communication n'étant parfois pas suffisante, la répression est parfois également utilisée. Informez-vous des réglementations relatives à l'environnement dans la zone où vous naviguez.

NOTICE

Tout manquement à ces réglementations relatives à la protection de l'environnement peut entraîner des contraventions, penalités et/ou une potentielle peine d'emprisonnement..

Huile et carburant

Toutes les régions d'Amérique du Nord ont des réglementations strictes concernant le déversement de carburant ou d'huile dans les cours d'eau. Ces produits polluants mettent en danger les cours d'eau ainsi que leur faune et leur flore.

Prenez soin d'éviter les déversements de carburant lorsque vous remplissez votre réservoir. Ne le remplissez pas au-delà de ses capacités. Nettoyez les déversements à l'aide de chiffons secs. Jetez ensuite ceux-ci aux endroits prévus à cet effet une fois revenu à terre.

Déchets

Ne les laissez pas derrière vous! Emportez une poubelle avec vous. Rassemblez vos déchets puis jetez-les aux endroits prévus à cet effet une fois revenu à terre.

Pollution sonore

De nombreuses zones ont des règlementations qui restreignent le niveau sonore. Vous naviguez parfois à proximité de zones résidentielles. Soyez courtois; adaptez votre volume sonore dans ces zones.

Sillage

Le sillage de votre embarcation peut avoir des conséquences désastreuses pour les nageurs, les plongeurs, les autres embarcations ainsi que les biens amarrés le long de la rive. Les opérateurs ont pour responsabilité d'évaluer les dangers que pourrait occasioner leur sillage. Réduisez votre vitesse autant que nécessaire afin d'éviter les incidents.

Utilisation du CCBL 1



Des indicateurs de Capacité Maximum (charge maximum et capacité électrique) sont apposés sur l'embarcation et montrent ces capacités maximum pour les 2 configurations (demi-bateau et bateau complet). Pour une lecture plus aisée, un pictogramme apparaît pour chaque configuration suivi des indications de capacité maximum correspondantes. Prenez soin de ne pas dépasser ces maximums. Tout manquement à ces recommandations risque d'entraîner des blessures graves ou un décès.

CCBL1 Configuration de demi-bateau

CCBL1 Les capacités maximum pour le demi-bateau apparaissent en haut de l'indicateur de capacité maximum. Cet indicateur est situé à l'intérieur du cockpit, à l'arrière, du côté droit.

Le demi-bateau possède 2 jeux de plaques métalliques situées à l'avant et à l'arrière du bateau (en proue et en poupe). Installez toujours votre moteur sur les plaques situées à l'arrière du bateau lorsque celui-ci est en configuration de demi-bateau.



Risque de chavirage. Lorsque vous utilisez un demi-bateau, vous devez impérativement placer le moteur sur les fixations situées à l'arrière de l'embarcation. Les fixations pour moteur placées à l'avant du bateau ne doivent être utilisées que

lorsque vous utilisez la configuration de bateau complet. Un mauvais positionnement du moteur réduit considérablement la stabilité de l'embarcation et peut entraîner un chavirage.

Particularités techniques propres au demi-bateau

Hauteur : 1' 6 7/8" (479 mm)
Largeur : 4' 41/2" (1334 mm)
Longueur : 6' 3" (1905 mm)

Poids : 99 livres (45 kg)

CCBL1 Configuration de bateau complet

CCBL1 La configuration de bateau complet est formée de deux demi-bateaux assemblés au moyen d'un connecteur. Le bateau complet mesure 12 pieds.

Vous devez utiliser des équipements approuvés par le fabricant (en particulier le connecteur et les kits d'attaches) afin de transformer vos demi-bateaux en bateau complet. Ces équipements sont ajustés aux dimensions du bateau en usine. L'utilisation de pièces non fournies par le fabricant représente un danger potentiel et rend la garantie caduque.

Tous les systèmes d'attache doivent être installés et utilisés lorsque votre bateau est en configuration complète.

Une fois le bateau complet assemblé, un moteur pouvant atteindre la puissance maximale de 2KW ou 3 HP peut être installé sur l'une ou l'autre fixation pour moteur situées aux extrémités du bateau.

Ces bateaux étant faits de plastique, il y a toujours une certaine souplesse entre les deux parties assemblées. Les variations de température peuvent par exemple entraîner des phénomènes d'expansion et de contraction qui peuvent affecter le bateau. Lorsque vous naviguez, il est possible qu'un léger mouvement se produise entre les 2 demi-bateaux et que, par conséquent, un peu d'eau apparaisse à la jonction des 2 parties du bateau.

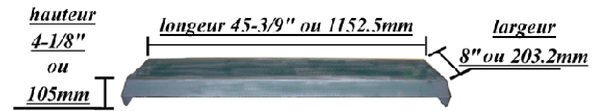
Particularités techniques propres au bateau complet

Hauteur : 1' 6 7/8" (479 mm)
Largeur : 4' 41/2" (1334 mm)
Longueur : 12' 6" (3810 mm)

Poids : 198 livres (90 kg)

Sièges sur le CCBL1

Votre CCBL1 est équipé d'un banc que vous pourrez installer facilement à l'intérieur de votre embarcation. Il vous suffit pour cela de placer les ouvertures inférieures du banc à l'intérieur des rails. Le siège peut ensuite être ajusté en le faisant glisser vers l'avant ou l'arrière afin d'assurer à son occupant un maximum de confort.



Configuration de conteneur du CCBL1

Pas de remorque pour bateau? Pas de problème!

Le CCBL1 transforme votre bateau de 12 pieds en un conteneur bien pratique qui entre facilement dans la plupart des coffres de camion.

En mode conteneur, le CCBL 1 utilise un système unique de bavette imperméable le rendant résistant aux intempéries, car la

partie supérieure vient épouser la forme de la partie inférieure, ce qui vous permet de l'utiliser pour y ranger votre moteur, tout votre équipement, votre glacière,…

WARNING

La bavette imperméable n'a pas pour but d'empêcher l'entrée d'air à l'intérieur du conteneur, mais ce résultat peut se produire. Ne laissez jamais des enfants jouer à l'intérieur. Ce conteneur n'est pas prévu pour être occupé par des enfants ou des animaux.

Transport du CCBL 1

Le demi-bateau CCBL 1 est équipé de 2 poignées intérieures qui permettent à 2 personnes de transporter le bateau du camion à la rive.

Chaque demi-bateau est également équipé d'une ouverture avant permettant le nouage d'une corde d'amarrage afin d'attacher votre bateau.

Une fois arrivé à bon port, il est recommandé d'ouvrir le conteneur, de le vider de son contenu, puis de déplacer les 2 demi-bateaux l'un après l'autre afin d'éviter toute blessure.



Le transport en configuration conteneur rend indispensable l'utilisation de bandes d'attaches ajustables. Tout manquement à cette règle peut entraîner la désolidarisation des 2 parties du conteneur, la partie supérieure risquant même de s'envoler ou de tomber à terre.

Assurez-vous toujours que le poids d'un conteneur et la répartition de son contenu vous permettent de le soulever AVANT de tenter de le soulever. Au besoin, videz le conteneur avant de le soulever. Utilisez vos jambes et non votre dos pour le soulever. Des méthodes de levage inappropriées peuvent entraîner de GRAVES blessures. Soyez toujours prudent lorsque vous soulevez des objets pesants.

Procédures d'urgence

Incendie et explosion

En cas d'incendie, fermez toutes les sources d'ignition potentielles, et utilisez l'extincteur adapté au type et à la taille du feu. Dirigez le jet de votre extincteur à la base du feu, non vers le haut de la flamme.

Au cas où l'incendie n'est pas maîtrisable à l'aide d'un extincteur, ou s'il existe un risque d'explosion, assurez-vous que tous les passagers portent un gilet ou une bouée de sauvetage puis abandonnez l'embarcation en emportant autant d'équipement de survie que le temps vous permet.

Une fois dans l'eau, nagez à contre-courant ou contre le vent. Eloignez-vous de l'embarcation en feu afin de ne pas être entraîné dans une flaque de liquide inflammable à la surface de l'eau qui pourrait prendre feu à son tour.

Accidents

⚠WARNING

Respectez les règlementations afin d'éviter les accidents. Soyez attentif et adoptez une vitesse raisonnable lorsque vous naviguez.

En cas d'accident, et suivant la gravité de cet accident, de nombreuses réglementations locales exigent un échange d'informations personnelles.

Voie d'eau, embourbage et chavirage

Si votre bateau connait une voie d'eau:

- ARRETEZ-VOUS.Cela réduira la pression effectuée par l'eau sur la coque.
- COMMENCEZ à écoper afin de garder l'embarcation hors d'eau et pour mieux observer l'origine de la voie d'eau.
- LOCALISEZ la voie d'eau (en écopant si nécessaire).
- ARRETEZ ou RALENTISSEZ la voie d'eau en utilisant les outils et matériaux présents à bord.
- Préparez-vous à accoster si possible ou utilisez les signaux de détresse pour signaler que vous avez besoin d'assistance.

Si une voie d'eau est si importante qu'elle peut mener l'embarcation à sombrer ou à chavirer de manière imminente:

- Assurez-vous que tous les passagers portent un gilet ou une bouée de sauvetage.
- Essayez dans la mesure du possible de rester au plus près de l'embarcation. La taille d'une embarcation retournée permet un repérage plus facile pour les sauveteurs, et donc un sauvetage plus rapide.
- Une fois dans l'eau, assurez-vous que tous vos passagers sont présents.
- Faites en sorte de réduire les risques d'hypothermie.
- Utilisez vos signaux de détresse pour indiquer que vous avez besoin d'assistance.

Remorquage

Votre CCBL1 est une embarcation de plaisance légère non destinée à procéder à des remorquages. Un remorquage crée des tensions sur les lignes du bateau. Lorsque vous remorquez des objets, la priorité reste la sécurité. Assurez-vous que la charge imposée ne constitue pas un danger pour l'embarcation remorqueuse et/ou pour l'objet ou l'embarcation remorqués. Il est de la responsabilité de l'opérateur de s'assurer que ces manoeuvres s'effectuent de manière sécuritaire.



Le CCBL1 n'étant pas conçu pour les remorquages, son utilisation à cet effet peut entraîner des dommages matériels, de graves blessures ou même un décès.

Personne tombée à l'eau

Si une personne est tombée à l'eau, le mot d'ordre est: Pas de panique.

Assurez-vous que cette personne est équipée d'un gilet de sauvetage ou lancez-lui une bouée de sauvetage.

Lancez-lui une corde. Une personne tombée à l'eau se déplaçant à la vitesse de 3 noeuds (soit 5.6km/h ou 3.5m/h) s'éloigne de 15 mètres (50 pieds) en 10 secondes.

Si le bateau est équipé d'un moteur, manoeuvrez votre bateau de manière à ce que le vent ne vous pousse pas vers elle, car vous risqueriez de la percuter et/ou de la faire sombrer.

Aidez la personne à regagner le bord, en prenant soin d'effectuer cette opération en maintenant l'équilibre du bateau afin d'éviter tout risque de chavirage.

Dans l'eau

Restez à flots!!! – Essayez de trouver un objet qui va vous aider à flotter.

L'hypothermie- L'hypothermie correspond à une chute de la température interne normale du corps (37ºC/98.6ºF).

- Etat d'hypothermie précoce: la victime frissonne et ses paroles sont inarticulées. La victime est consciente mais refermée sur elle-même.
- Etat d'hypothermie intermédiaire: le pouls de la victime est lent et faible, son rythme respiratoire ralenti et la victime manque de coordination. Les frissonnements sont réduits ou absents. La victime peut sembler irrationnelle ou somnolente.
- Etat d'hypothermie avancée: stade final de l'hypothermie. Son pouls et sa respiration sont très faibles ou absents. La victime perd conscience.

Conservez l'énergie et la chaleur corporelle pour retarder l'apparition de l'hypothermie. Voici quelques conseils qui peuvent aider à augmenter la durée de survie des victimes tombées à l'eau:

- Portez votre gilet de sauvetage. Sans lui, toute votre énergie est utilisée pour rester à flots. Il constitue également un isolant pour votre corps.
- Si possible, portez plusieurs couches de vêtements. Des couches multiples assurent une meilleure isolation. Gardez toujours vos vêtements si l'eau est froide.
- Si elle est seule, la victime doit essayer de rester hors de l'eau autant que possible, en grimpant par exemple sur la coque du bateau retourné.
- Si vous ne pouvez pas sortir de l'eau, adoptez une position qui vous permet de conserver au maximum la chaleur de votre corps en croisant vos bras autour de votre poitrine et en remontant vos genoux.
- S'il y a plusieurs victimes à l'eau, celles-ci doivent se rassembler de manière à ce que leurs torses soient les plus proches possible, leurs bras enserrant le dos de leurs voisins et leurs jambes entremêlées.

Une fois sorties de l'eau, les victimes d'hypothermie nécessitent des soins immédiats:

1. Déplacez la victime vers un endroit chaud et au sec.

2. Remplacez ses vêtements mouillés par des vêtements secs.
3. Enveloppez-la dans une couverture ou un sac de couchage.
4. Couvrez sa tête.
5. Enveloppez la personne dans un matériau isolant tel qu'un pare-vapeur.
6. Appliquez des objets chauds et secs (températures de 40 à 45ºC, soit 104 à 113ºF).
7. Si elle vous le demande, donnez-lui du lait chaud, du jus ou de l'eau. Ne lui donnez pas d'alcool ou de stimulants tels que le café ou le thé.
8. Ne massez pas ou ne frottez pas la peau ou les extrémités du corps de la victime, car cela pourrait entraîner un afflux de sang froid vers les organes internes et aussi endommager les terminaisons nerveuses sous-cutanées.
9. Cherchez de l'aide.

Noyade

Lorsqu'une personne tombée à l'eau risque de se noyer, tentez toujours de la sortir de l'eau en utilisant une bouée ou une ligne de vie.



La plupart des victimes sont dans un état de panique et risquent sans le vouloir de mettre en danger leurs sauveteurs. Elles les font couler en tentant de rester elles-mêmes hors de l'eau. Se jeter à l'eau pour secourir une victime doit rester la dernière solution et être si possible effectuée par une personne formée pour ce genre d'intervention.

Les sauveteurs doivent faire preuve d'une grande prudence lorsqu'ils portent assistance à une victime qui a peut-être reçu un choc à la tête ou à la colonne vertébrale lors de sa chute. Un risqué élevé de paralysie ou de décès est à prendre en compte.

Urgence médicale

Il est impossible de faire face à chaque urgence médicale mais chacun doit être préparé au mieux.

Une réaction allergique à une piqûre d'insecte, des pollens transportés par le vent ou une eau contaminée sont des scénarios possibles. Soyez prêt à faire face à une réaction allergique en emportant par exemple une seringue d'épinéphrine qui peut sauver la vie d'une victime.

Une formation aux premiers secours peut s'avérer vitale en cas d'urgence. Songez à suivre une formation et emportez une trousse d'urgence.

Sachez où obtenir de l'aide et comment joindre les services de secours. Informez-vous sur les numéros d'urgence locaux et les fréquences radio pour obtenir de l'aide lorsque vous en avez besoin.

Communication Radio

L' utilisation de la radio est le moyen de communication le plus répandu chez les navigateurs depuis des dizaines d'années. Les fréquences VHF-FM CANAL 16 et SSB 2182 kHz sont des fréquences d'urgence.

Comprendre les protocoles d'utilisation de la radio permet de communiquer de

manière plus efficace. Voici certains de ces protocoles.

- Connaître l'alphabet phonétique de l'OTAN (A-Alpha, B-Bravo, C-Charlie…etc).
- Utiliser des canaux radio spécifiques (Urgence, Météo, Garde-côtes…)
- Ecouter pendant 2 minutes avant de commencer la transmission.

NOTICE

Les réglementations pour la Radio peuvent dépendre de l'endroit où vous vous situez, du pavillon hissé par le navire ainsi que de la fréquence radio. Dans certaines zones, les opérateurs radio doivent être titulaires d'un permis pour pouvoir transmettre sur les fréquences maritimes. Renseignez-vous pour connaître les réglementations en vigueur dans la zone où vous naviguez afin de ne pas être en infraction.

SIGNAUX DE DETRESSE

Un signal de détresse est un signal reconnu internationalement pour indiquer que vous avez besoin d'assistance.

SIGNAUX DE DETRESSE RADIO

<u>Standard international pour les codes radio:</u>

DANGER IMMINENT – MAYDAY

Ces appels sont à réserver aux avions et navires qui risquent de sombrer ou de s'écraser de manière imminente. Le signal doit être répété 3 fois d'affilée (MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY) afin d'éviter toute confusion avec un autre mot de prononciation proche.

URGENCE -PAN PAN

Ces appels sont à réserver aux situations de menace grave et imminente pour laquelle une assistance immédiate est requise. Certaines pannes d'origine mécanique ainsi que certaines urgences médicales entrent dans cette catégorie. Le signal doit être répété 3 fois d'affilée (PAN-PAN, PAN-PAN, PAN-PAN) afin d'éviter toute confusion avec un mot de prononciation proche.

SECURITE

Ces appels ont pour but de signaler un danger relatif aux conditions de navigation ou aux conditions météorologiques. Le signal doit être répété 3 fois d'affilée (SECURITY, SECURITY, SECURITY) afin d'éviter toute confusion avec un mot de prononciation proche.

BALISES RADIO

Les EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacons) sont des balises radio de détresse qui transmettent un signal à des récepteurs satellite qui le transmettent à leur tour au centre de coordination des secours. Faites enregistrer votre EPIRB auprès du centre en charge de la zone dans laquelle vous naviguez.

SIGNAUX DE DETRESSE : PAVILLONS

Les drapeaux sont un autre moyen d'indiquer une situation de détresse qui requiert une assistance.

Voici quelques drapeaux indiquant une situation de détresse :

- Un pavillon noir carré avec une boule (ou un objet ressemblant à une boule) au-dessus ou en-

dessous exprime un signal de détresse.

- Les pavillons correspondant à un signal de détresse dans le Code International sont les drapeaux N (November) et C(Charlie).
- Un pavillon représentant un carré noir accompagné d'une boule sur fond orange.

FUSEES DE DETRESSE

Les fusées de détresse sont très utiles, tout particulièrement dans des conditions de visibilité réduite ou limitée.

WARNING

Les fusées de détresse sont très dangereuses et peuvent causer des dommages matériels importants, de graves blessures ou entraîner un décès lorsqu'elles sont mal utilisées. Assurez-vous de bien connaître le mode d'utilisation de la fusée que vous souhaitez utiliser avant de vous en servir. La plupart d'entre elles sont vendues accompagnées d'un mode d'emploi; prenez le temps de le lire et respectez toujours les recommendations du fabricant.

Il existe plusieurs types de fusées, mais chaque type possède certains avantages par rapport aux autres. Il est bon d'emporter plusieurs types de fusées sur votre embarcation.

Voici plusieurs types de fusées de détresse:

- Fusée à parachute (Type A)
- Fusée à étoiles multiples (Type B)
- Fusée à main (Type C)
- Fusée à signal de fumée (Type D)

Maintenance

Nettoyage- Nettoyez votre CCBL1 au savon doux et à l'eau. L'utilisation de solvants ou de produits chimiques aux composants trop acides ou trop alcalins peuvent endommager votre bateau et rendre la garantie caduque.

Rincez votre bateau après chaque utilisation afin d'éliminer tout contaminant qui aurait pu se fixer sur la coque ou les accessoires.

Bien que votre CCBL1 soit construit avec des matériaux résistant aux UV, l'entreposage de votre bateau/conteneur à l'abri du soleil vous permettra de le garder en bon état plus longtemps et évitera les risques de décoloration.

GARANTIE

GARANTIE LIMITEE

LE REGLEMENT DE VOTRE ARTICLE CASTAWAY DOIT S'EFFECTUER EN TOTALITE ET VOUS DEVEZ FAIRE ENREGISTRER VOTRE ACHAT AUPRES DE CASTAWAY DANS UNE LIMITE DE 30 JOURS AFIN DE POUVOIR BENEFICIER DE CETTE GARANTIE. CETTE GARANTIE EST LA SEULE A ETRE RECONNUE PAR CASTAWAY.

Castaway Ventures Ltd. garantit à l'acheteur, dans la limite des conditions indiquées ci-dessous, et pour une durée de 5 ans suivant la date de fabrication, que la coque du bateau (y compris la structure en plastique mais à l'exclusion des pièces de connection et des accessoires) ainsi que les sièges ne présenteront aucun défaut lié au matériel ou à la main-d'oeuvre. Cette garantie est valable pour 3 ans pour les

accessoires ainsi que les pièces de connection . Tout incident ainsi que les dommages consécutifs relèvent de votre responsabilité. Par ailleurs, Castaway Ventures Ltd. exclut de cette garantie les dommages liés aux utilisations suivantes:

a) usage inadapté, négligence, accident, abordage ou impact avec un objet quelconque.

b) toute modification, réparation ou remplacement d'une partie de l'article Castaway ou de ses composants par le détaillant ou le client.

c) utilisation par le client de produits chimiques ou leur déversement accidentel.

d) défaut d'entretien ou entretien inadapté de la part du client. Entretien qui ne suit pas les recommendations du présent manuel.

e) absence de réponse à une demande de rappel ou de réparation.

f) utilisation du produit Castaway ou de ses composants à des fins de compétition, course ou démonstration publique ou commerciale.

g) Incendie, vol, gel, vandalisme, explosion, foudre, vent, tempête de grêle, inondation ou tout autre phénomène naturel.

h) Toute pièce ou accessoire non manufacturé par Castaway Ventures Ltd.

i) Peinture, vernis et tout enduit de finition ainsi que les produits de protection des sols et de surfaces diverses.

j) Entreposage en milieu humide ou au mouillage.

k) Accessoires et options installés par le détaillant.

l) Usure résultant d'une utilisation du bateau autre que comme bateau de plaisance ou conteneur.

m) Dépassement des capacités de charge maximum.

n) Dépassement des capacités électriques indiquées.

Castaway Ventures Ltd. se réserve le droit de décision en matière de réparation ou de remplacement concernant les articles couverts par la présente garantie ainsi que le droit de remplacer les modèles qui ne sont plus fabriqués par des modèles actuels. Les coloris peuvent varier entre le produit original et celui proposé en remplacement.

Cette garantie ne s'applique pas aux bateaux Castaway considérés comme épaves.

Cette garantie ne s'applique pas aux pièces ou composants non fabriqués par ou au nom de Castaway Ventures Ltd ainsi qu'aux accessoires installés par le détaillant ou le client.

La présente garantie ne couvre pas les dommages causés volontairement ou consécutifs à une négligence lors de l'utilisation, le transport ou la mise en cale sèche des produits Castaway. Merci de signaler tout produit considéré défectueux en appelant le 1-877-789-9008 ou en envoyant un courriel à l'adresse suivante: warranty.service@castawayboats.com afin de recevoir un numéro d'autorisation pour retourner le produit et vous informer des modalités de transport.

Les coûts de transport liés au retour d'un article Castaway chez Castaway Ventures

Ltd. ne sont pas couverts par la présente garantie. Toute réclamation doit étre soumise par écrit à Castaway Ventures Ltd. accompagnée d'une description détaillée. Vous bénéficiez d'une durée de 7 jours pour signaler un quelconque problème ou défaut. Passé ce délai, Castaway Ventures Ltd. considère que ce problème ou défaut vous a semblé acceptable et toute réclamation sera donc refusée.

Vous reconnaissez par la présente que pour tout dommage additionnel occasionné par l'absence de notification immédiate d'un défaut à Castaway Ventures Ltd.,n'ayant de ce fait pas permis à Castaway de résoudre le problème, la présente garantie ne pourra pas s'étendre aux dommages additionnels mais uniquement couvrir la réparation du défaut initial. Tout réclamation acceptée par Castaway Ventures Ltd. sera prise en compte et une solution sera proposée dans les délais les plus brefs.

Castaway Ventures Ltd. garantit ses réparations ou ses remplacements uniquement pour la durée restante de la garantie du produit initial.

Vous pouvez faire enregistrer votre achat Castaway en ligne à l'adresse suivante:

www.castawayboats.com/warranty_register

ou en renvoyant par courrier le bordereau d'enregistrement à cette adresse:

Warranty Registration
c/o Castaway Boats
Box 39,
Farmington, British Columbia,
V0C 1N0
Canada

Cette garantie n'est nullement transférable à une tierce partie.

Nulle information, orale ou écrite, conseil, ou communication de quelque nature de la part de Castaway Ventures Ltd. ou ses représentants, employés, détaillants, agents, distributeurs, fournisseurs ou fabricants n'a valeur de garantie et ne peut modifier ou étendre le champ de la présente garantie.

ATTENTION: Votre bateau Castaway ne doit pas être utilisé dans des eaux à fort courant. N'installez pas de moteur aux capacités dépassant celles indiquées pour votre bateau. N'utilisez votre bateau que lorsque vous êtes en pleine possession de vos moyens. N'exposez pas votre bateau Castaway à un froid ou une chaleur extrêmes. Ne surchargez pas votre bateau. Un mineur opérant un bateau Castaway doit impérativement être accompagné d'un adulte.

Appendix A

Minimum Requirements for Sail or Power Boats up to 6 m or 19' 8"

Personal Lifesaving Appliances

		Canada	US
PFDs	1	One (1) per Person	One (1) per Person AND One (1) Throwable Type IV device
Buoyant Heaving Line	2	One (1) at Least 15 m	
Reboarding Device *SEE NOTE 1 BELOW*	3	One (1)	

Vessel Safety Equipment

		Canada	US
Manual Propelling Device	4	One (1)	
		OR	
An Anchor with at Least 15 m of Rope/chain/cable		One (1)	
Bailer or Manual Bilge Pump	5	One (1)	

Visual Signals

		Canada	US
Watertight Flashlight	6	One (1)	
		OR	
Flares of Type A, B or C		Three (3)	

Note 1: Required if the vertical height to be climbed back into the vessel from the water is over 0.5 m.

(Continued on next page.)

Minimum Requirements for
Sail or Power Boats up to 6 m or 19' 8" (continued)

Navigation Equipment

		Canada	US
Sound Signalling Device or Appliance	7	One (1)	One (1)
Navigation Lights *SEE NOTE 2 BELOW*	8	One (1)	One (1)
Magnetic Compass *SEE NOTE 3 BELOW*	9	One (1)	
Radar Reflector *SEE NOTE 4 BELOW*	10	One (1)	

Fire Fighting Equipment

		Canada	US
5BC Fire Extinguisher *SEE NOTE 5 BELOW*	11	*One (1)	*One (1)

Note 2: For boat operation during times of restricted visibility, for after sunset or for before sunrise.

Note 3: Not required if the boat is 8 m (26' 3") or less and operated within the sight of navigational marks.

Note 4: Radar reflectors are required for boats under 20 m, built mostly of non-metallic materials, but not required if the boat operates in limited traffic conditions in daylight in favorable environmental conditions.

Note 5: Required if the boat is equipped with an inboard engine, a fixed fuel tank of any size, or a fuel-burning cooking, heating, or refrigerating appliance (Can. and U.S.).

INDEX